



Stadt  
Offenburg

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

071/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

13.05.2020

1. Betreff: Ergebnisse der Befragung SrV -Mobilität in Städten

---

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	08.07.2020	öffentlich
2. Gemeinderat	27.07.2020	öffentlich

### Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse der Befragung SrV – Mobilität in Städten 2018 zur Kenntnis.

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen,

1. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung als Grundlage für den Masterplan Verkehr zu verwenden.
2. Die Teilnahme an der Befragung regelmäßig zu wiederholen.
3. Den Ortenaukreis bzw. die Nachbarkommunen die Teilnahme an der nächsten SrV-Befragung, voraussichtlich im Jahr 2023, nahezu legen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

071/20

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	13.05.2020

---

Betreff: Ergebnisse der Befragung SrV -Mobilität in Städten

---

## **Sachverhalt/Begründung:**

Die Vorlage dient vorwiegend der Erreichung des strategischen Ziels E1: „Der Verkehr wird im stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.“

### **1. Zusammenfassung**

Mit Drucksache-Nr. 187/17 hat der Verkehrsausschuss die Teilnahme an der SrV-Befragung 2018 (System für repräsentative Verkehrserhebung SrV) zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Vordergrund stand dabei die Erstellung einer soliden Datengrundlage für den Masterplan Verkehr.

Die Befragung wurde im Zeitraum Februar 2018 – Januar 2019 in 118 Untersuchungsräumen durchgeführt. Dabei wurden deutschlandweit ca. 186.000 Personen befragt, davon 3.525 Personen in Offenburg. Die Auswertung der Ergebnisse erfolgte dann bis Dezember 2019. Für die teilnehmenden Städte war für März 2020 eine Abschlusskonferenz geplant, die aufgrund der Corona-Pandemie auf unbestimmte Zeit verschoben werden musste. Die Ergebnisse wurden im März 2020 zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse zeigen grundsätzliche Trends und Entwicklungen auf. Erfreulich hervorzuheben ist dabei vor allem die Zunahme des Umweltverbunds beim Modal Split im Binnenverkehr im Vergleich zur letzten Befragung 1994. Der Umweltverbund in Summe übertraf dabei mit 58 % knapp die in den strategischen Zielen hinterlegte Zielkennzahl für das Jahr 2025 von 57 %. Der Städtevergleich zeigt jedoch auch, dass gerade beim ÖPNV noch erhebliches Potential zur Steigerung besteht.

Weitere Ergebnisse finden sich unter <https://tu-dresden.de/srv> sowie in den elektronischen Anlagen (Anlage 1: Steckbrief, Anlage 2: Tabellen, Anlage 3: Methoden- und Feldbericht). Wesentliche Ergebnisse werden auch im Rahmen der Sitzung mündlich vorgestellt und genauer erläutert.

### **2. Methodik der Befragung**

Bei der SrV-Befragung handelt es sich um eine Haushaltsbefragung, die seit 1972 im regelmäßigen Turnus von 5 Jahren durch die TU Dresden durchgeführt wird. Ermittelt wird dabei das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz) innerhalb eines Untersuchungsraums. Der Untersuchungsraum umfasst in der Regel die Fläche einer Kommune, teilweise werden auch mehrere Kommunen in einem Untersuchungsraum zusammengefasst.

Die Stadt Offenburg hat als Untersuchungsraum das Stadtgebiet Offenburg ausgewählt. Die Befragung untersucht demnach das Mobilitätsverhalten der Offenburger Bevölkerung. Der Verkehr auf dem Offenburger Stadtgebiet besteht nur zum Teil aus dem Verkehr, den die eigenen Einwohner erzeugen. Hinzu kommen auch Personen außerhalb Offenburgs, die Wege über das oder im Offenburger Stadtgebiet zurück-

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

071/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 13.05.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Ergebnisse der Befragung SrV -Mobilität in Städten

legen (z.B. Einpendler) sowie gewerbliche Verkehre. Diese Verkehre werden systembedingt durch die Befragung nicht erfasst. Daher kann beispielsweise durch die Befragung nicht auf eine allgemeine Steigerung oder Senkung des Verkehrsaufkommens geschlossen werden.

Die Befragung ist als Längsschnittbefragung ausgelegt, d. h. es wurden die Daten von über 100 Stichtagen zwischen 02/18 und 01/2019 erhoben. So können jahreszeitliche Schwankungen besser berücksichtigt werden. Außergewöhnliche Ereignisse (z.B. Vollsperrung der Autobahn mit entsprechender Überlastung der Ausweichstrecken) werden über den langen Befragungszeitraum geglättet. Insgesamt gewinnen die Ergebnisse so an Präzision gegenüber den einfacheren Stichtagsbefragungen, wie sie beispielsweise bei der letzten Erhebung der Stadt Offenburg 1994 durchgeführt wurden.

Die Befragung erfolgte mittels Telefoninterviews sowie Online-Tagebüchern. Die zufällig ausgewählten Teilnehmer erhielten vorab einen Stichtag genannt, an dem die entsprechende Protokollierung der Wege erfolgen sollte. Die Teilnahme erfolgte selbstverständlich freiwillig, den Anforderungen des Datenschutzes wurde Rechnung getragen, z. B. durch Löschung sämtlicher personenbezogener Daten nach Abschluss der Befragung.

Die SrV-Befragung ermöglicht die Ergänzung spezifischer Fragestellungen. Die Stadt Offenburg hat diese Möglichkeit genutzt und zu folgenden Themenfeldern eigene Fragestellungen entwickelt:

- Kenntnisse über die Bestandteile des Angebots „einfach mobil“
- Barrieren/Hindernisse auf alltäglichen Wegen
- Sicherheitsgefühl auf alltäglichen Wegen

### 3. Schlüsselindikatoren

In der Verkehrsforschung existieren einige Schlüsselindikatoren, mit denen sich das Mobilitätsverhalten eines Untersuchungsraums gut umschreiben lässt. Neben der Anzahl der Wege pro Tag (in Offenburg 3,6) und der mittleren, täglich aufgewandten Zeit im Verkehr (in Offenburg 63,4 Minuten) ist hierbei insbesondere der Modal Split (Anteil der Verkehrsmittel) zu nennen. Hierbei ist grundsätzlich zwischen dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung zu unterscheiden. Der Modal Split des Verkehrsaufkommens setzt die Zahl der Wege der Verkehrsmittel ins Verhältnis. Der Modal Split der Verkehrsleistung betrachtet das Verhältnis der zurückgelegten Wegstrecke je Verkehrsmittel.

In der Regel wird das Verkehrsaufkommen betrachtet, wobei die SrV-Befragung hier grundsätzlich die Wege im Binnenverkehr sowie alle Wege ausweist. In Offenburg wurde in der Diskussion i. d. R. der Wert für den Binnenverkehr genutzt (z. B. im Geschäftsbericht als Kennzahl zur Zielerreichung).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

071/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
13.05.2020

Betreff: Ergebnisse der Befragung SrV -Mobilität in Städten

Folgende Abbildung zeigt die Ergebnisse für den Binnenverkehr in Offenburg im Vergleich zur Befragung 1994 und zu den Kennzahlen des strategischen Ziels für 2025. Die Ergebnisse drücken aus, welches Verkehrsmittel für einen konkreten Weg genutzt werden. Ein Weg hat jeweils eine konkrete Aktivität (z. B. Arbeiten, Einkaufen, Ausbildung) zum Anlass.

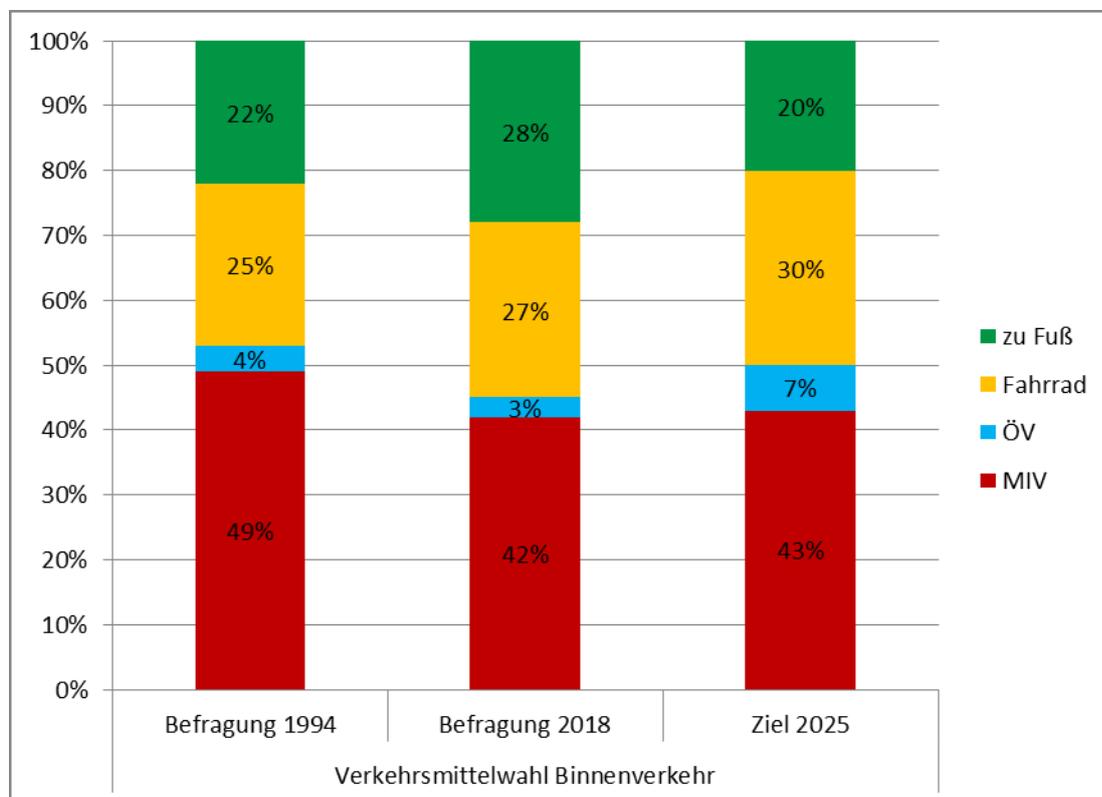


Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr in Offenburg - Befragungen 1994 und 2018 und Kennzahl strategisches Ziel für 2025

Dabei ist sehr positiv zu bewerten, dass das Ziel für 2025 für den Umweltverbund insgesamt bereits 2018 und damit 7 Jahre früher erreicht wurde. Einschränkend ist hier allerdings zu ergänzen, dass der Anteil der Wege im Binnenverkehr abnimmt. Während 1994 noch 83 % der Wege dem Binnenverkehr zuzuordnen waren, so sind die 2018 nur noch 76 %.

Im Städtevergleich der Gruppe der Oberzentren unter 500.000 Einwohner mit hügeligem Gelände, der die Stadt Offenburg nach der Systematik angehört, zeigt sich beim Modal Split nach Verkehrsaufkommen ein sehr heterogenes Bild. Beispielsweise gibt es im Radverkehr hier enorme Unterschiede (Gera 0,17 Wege/Tag, Konstanz 1,08 Wege/Tag, Offenburg 0,78 Wege/Tag). Aber auch beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) und beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) bestehen beträchtliche Spannweiten. Es zeigt sich, dass die Städte durch ihre Maßnahmen einen großen Einfluss auf die Zusammensetzung des Modal Splits nehmen können.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

071/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
13.05.2020

Betreff: Ergebnisse der Befragung SrV -Mobilität in Städten

In der SrV-Befragung wird auch der sogenannte verkehrsleistungsbezogene Modal Split ausgewertet. Dieser berücksichtigt auch die bei den Wegen zurückgelegte Distanz, die sich je nach Verkehrsmittel unterscheidet. Berechnet man beispielsweise den verkehrsleistungsbezogenen Modal Split aus einem Weg mit dem Fahrrad von 3 km Länge und einem Weg mit dem ÖV von 7 km Länge, ergibt sich ein Modal Split von 30 % Fahrrad und 70 % ÖV. Beim oben dargestellten verkehrsaufkommensbezogenen Modal Split, der die Wege betrachtet, käme jeweils ein Anteil von 50 % heraus.

Der verkehrsleistungsbezogene Modal Split bildet die Verkehrsentwicklung gerade über lange Zeiträume besser ab. Der Wert berücksichtigt auch die bisher stetig steigenden Distanzen, die von der Bevölkerung zurückgelegt werden. Die Distanzen bestimmen mit, wie hoch das Verkehrsaufkommen in einer Stadt ist, was sich wiederum durch Verkehrszählungen an Kreuzungen, den Lärm- und Luftschadstoffen oder den CO<sub>2</sub>-Emissionen messen lassen kann.

Folgender Modal Split wurde für 2018 nach Verkehrsleistung erreicht. Diese Werte wurden 2018 erstmalig ermittelt:

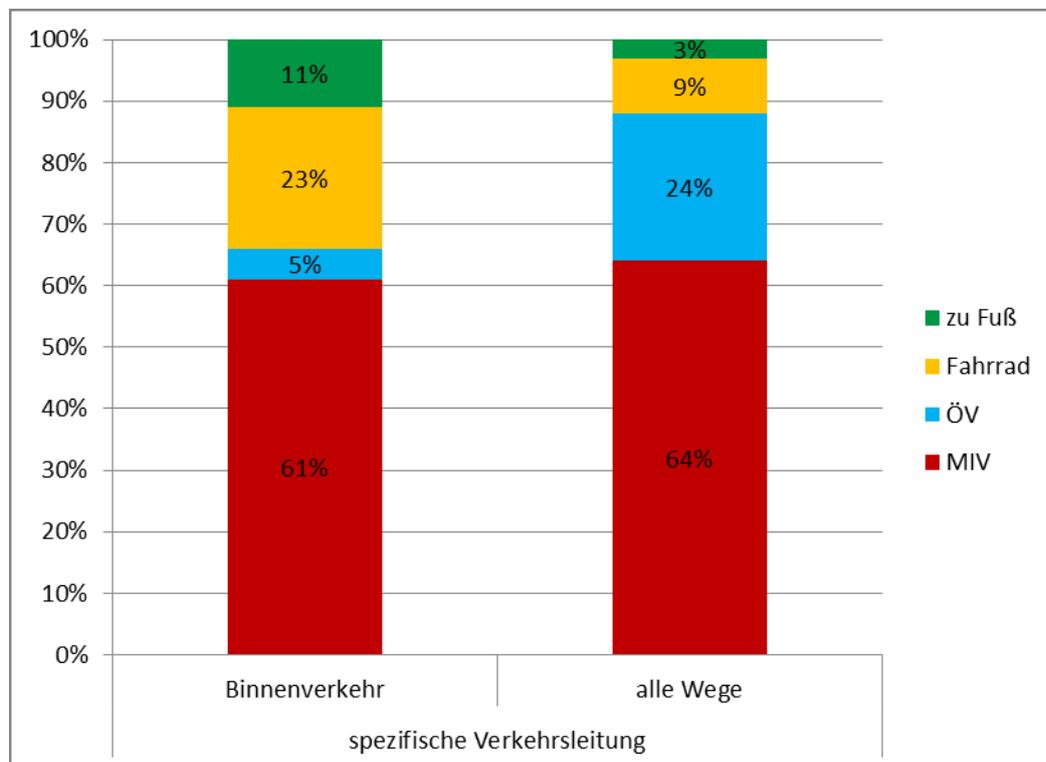


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung 2018 in Offenburg

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

071/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 13.05.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Ergebnisse der Befragung SrV -Mobilität in Städten

Da mit motorisierten Verkehrsmitteln längere Wege zurückgelegt werden, sind die Werte für diese Verkehrsmittel entsprechend höher. Ein Vergleich mit früheren Werten ist nicht möglich, da der verkehrsleistungsbezogene Modal Split in Offenburg erstmals für das Jahr 2018 erhoben worden ist. Wegen seiner hohen Aussagekraft sollte er allerdings für zukünftige Zielfestlegungen als zusätzlicher Indikator zu Grunde gelegt werden.

## 4. Spezielle Erkenntnisse

Verschiedene Auswertungen zeigen die große Bedeutung des Radverkehrs in Offenburg. So werden im Städtevergleich sehr niedrige Werte für die Nicht-Nutzung (17,8 % haben das Fahrrad in den letzten 12 Monaten nie genutzt) und höchste Werte für die Verfügbarkeit am Stichtag (81,3 %) bzw. Ausstattung der Haushalte (1,99 Stk/Haushalt) erreicht. Ähnliches gilt auch für die Verfügbarkeit (82,6 %) und Ausstattung (1,12 Stk/Haushalt) von PKW. Dies ist in gewisser Hinsicht ein Ausdruck der Strukturstärke Offenburgs, hat aber auch Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Es gibt viele multimodale Verkehrsteilnehmer, also Personen die über eine Woche mehrere Verkehrsmittel kombinieren (57 %). Die häufigste Kombination stellt dabei die Nutzung von Kfz und Fahrrad dar (41% aller Verkehrsteilnehmer).

Im Gegensatz dazu werden im ÖPNV insbesondere im Binnenverkehr nur sehr niedrige Werte erreicht. Die Wegehäufigkeit ist sehr gering (0,08 Wege/Person und Tag, Vergleichsstädte 0,22 – 0,54 Wege/Person und Tag). Über eine Zeitkarte verfügen lediglich 18,1 % der Befragten, 31 % haben den ÖPNV in den letzten 12 Monaten nie genutzt.

Im Vergleich zu 1994 konnte der ÖPNV seinen Anteil an den Wegen zum eigenen Arbeitsplatz verdoppeln (von 6 % auf 12 %). 43 % der ÖPNV-Fahrten werden durchgeführt, um den Weg zum Arbeitsplatz zu bewältigen. Im Ausbildungsverkehr ging der ÖPNV Anteil jedoch im gleichen Zeitraum deutlich zurück (von 15 % auf 9 %). 24 % der ÖPNV Fahrten haben die Schule bzw. den Ausbildungsplatz zum Wegezweck.

Auffällig in Bezug auf den ÖPNV ist die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit, die über alle Wege erreicht wird (32,5 km/h). Diese ist sogar größer als der Vergleichswert im MIV (31,4 km/h) und neben der großen Entfernung (Mittelwert 26,9 km, Vergleichsstädte 7,4 km – 17,0 km) ein Indiz dafür, dass vor allem die schnellen Verbindungen nach Freiburg und Karlsruhe in Anspruch genommen werden.

## 5. Zusatzfragen in Offenburg

### 5.1 Was ist Ihnen vom „Einfach Mobil in Offenburg“ – Angebot bekannt?

Das bekannteste Angebot ist der Schlüsselbus (55 %), gefolgt vom Radhaus (44 %) und Carsharing/öffentliches Leihfahrrad (40 %). Die Mobilitätsstationen kennen 19 % der Befragten, die Mobilitätskarte 9 %.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

071/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 13.05.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Ergebnisse der Befragung SrV -Mobilität in Städten

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere die Mobilitätsstationen hauptsächlich in Ihrem Einzugsbereich wirken. Mobilitätsstationen bestanden zum Befragungszeitraum in der Innenstadt, in der Oststadt und an der Messe.

## 5.2 Gibt es auf Ihren alltäglichen Wegen Barrieren/Hindernisse?

Die meisten Nennungen erhielten die Antworten Stau (18 %) und verbotswidriges Parken (17 %). Unebene Gehwegoberflächen (10 %), hohe Bordsteinkanten (9 %) und Verspätungen bei Bus und Bahn (10 %) sind weitere, häufig genannte alltägliche Barrieren und Hindernisse.

## 5.3 Fühlen Sie sich auf Ihren alltäglichen Wegen sicher?

70 % der Befragten fühlen sich auf ihren alltäglichen Wegen sicher. Als häufigster Grund für das fehlende Sicherheitsgefühl wurden fehlende/mangelhafte Radverkehrsanlagen (13 %) und unangenehme Personen (9 %) genannt. Fehlende Beleuchtung (7 %), uneinsehbare Bereiche (6 %) und fehlende Querungsstellen (6 %) beeinträchtigen ebenfalls das Sicherheitsgefühl.

## 6. Weiteres Vorgehen

Bei der Auswertung der Zahlen konnten neben dem Städtevergleich besonders im Vergleich mit 1994 interessante Erkenntnisse gewonnen werden. Allerdings ist dieser durch methodische Weiterentwicklungen und den sehr langen Zeitraum zwischen den Befragungen nur mit Einschränkungen verwertbar. Die statistische Qualität wäre bei Beibehaltung der Befragungssystematik und deutlich kürzeren Intervallen signifikant verbessert. Daher empfiehlt die Verwaltung, turnusmäßig alle 5 Jahre an der Befragung teilzunehmen. Der Aufwand und damit die Kosten können deutlich reduziert werden, wenn die Größe der Stichprobe dabei kleiner gehalten wird. Die Genauigkeit der Ergebnisse wird durch eine kleinere Stichprobe nur geringfügig beeinträchtigt und kann durch den Städtevergleich verifiziert werden.

Die Erkenntnisse stellen eine wichtige Grundlage des Masterplans Verkehr dar. Sie können insbesondere für die Bestandserfassung und die Zieldiskussion einen entscheidenden Beitrag liefern. Einzelne Befragungsergebnisse lassen sich gut als mögliche Indikatoren zur Erfolgskontrolle nutzen.

Der Anteil der Wege, die nicht dem Binnenverkehr zuzuordnen sind, ist signifikant angestiegen. Interkommunale Verkehre gewinnen immer stärker an Bedeutung. Die Wege der Offenburger Haushalte haben immer häufiger Ziele außerhalb Offenburgs. Auffällig sind dabei die langen Distanzen und hohen Geschwindigkeiten, die auf diese Wege entfallen. So ist die Verkehrsleistung über alle Wege wesentlich größer (24,3 km/Person und Tag) als im Binnenverkehr (7,0 km/Person und Tag).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

071/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
13.05.2020

---

Betreff: Ergebnisse der Befragung SrV -Mobilität in Städten

---

Aus weiteren Untersuchungen und Befragungen ist bekannt, dass dieser Trend auch entgegengesetzt vorhanden ist, d. h. auch die Zahl der Personen steigt, die außerhalb Offenburgs wohnen und Ziele innerhalb Offenburgs ansteuern.

Daher wäre es nicht nur für die Stadt Offenburg, sondern für die gesamte Region hilfreich, wenn hier eine bessere Datengrundlage zur Verfügung stehen würde. Dem Ortenaukreis bzw. den Nachbarkommunen soll daher eine Beteiligung an der nächsten SrV-Befragung nahegelegt werden.